



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 64]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 21, 2017/फाल्गुन 2, 1938

No. 64]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 21, 2017/PHALGUNA 2, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 10 फरवरी, 2017

सं. टीएमपी/77/2016-सीएचपीटी. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, चेन्नई पत्तन न्यास में तदर्थ आधार पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुमोदित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/77/2016-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(फरवरी 2017 के 8 वें दिन पारित)

यह मामला सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अग्रेषित की है। तत्पश्चात्, एमओएस ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन, अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर 2016 और 17 अक्टूबर 2016 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। एमओएस ने इस अति तत्काल मानने की सलाह देते हुए इस प्राधिकरण को नीति निदेश रूप में दिशानिर्देश जारी किए हैं।

2.2. एमओएस द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 15 नवम्बर 2016 को राजपत्र सं. 407 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे और 21 नवम्बर 2016 को सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया था।

3. इस परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 नवम्बर 2016 द्वारा सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था। इस बारे में ध्यानाकर्षित किए जाने पर कि सीएचपीटी के प्रस्ताव के साथ उसके बोर्ड के अनुमोदन की प्रति, दरमान को शासित करने वाली शर्तों के साथ मसौदा दरमान और प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक नहीं थे, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2016 द्वारा अपेक्षित ब्योरे भेजे थे।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी प्रस्ताव दिनांक 15 नवम्बर 2016 और अनुवर्ती पत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2016 की एक-एक प्रति हमारे पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2016 द्वारा स्टीवडोर एसोसिएशनो सहित संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को 4 जनवरी 2017 तक उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए अग्रप्रेषित की गई थी। उनसे प्राप्त हुई टिप्पणियों को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में सीएचपीटी को अग्रप्रेषित की गई थी। संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई अभी निर्धारित की जानी है। संयुक्त सुनवाई कार्यवाहियों से निकलकर पत्तन की ओर से कुछ कार्रवाई बिन्दु हो सकते हैं। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण के अंतिम विचार के लिए मामला तैयार करने में कुछ और समय लगेगा।

5. इसलिए, और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई करने का निदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालनों और कार्यनिष्पादन मानकों के लिए यथा प्रस्तावित अप्रकट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अंतरिम दर के रूप में अनुमोदित करने और परामर्श कार्यवाही के पूरा होने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने का निर्णय लिया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदर्थ आधार रूप में अंगीकृत अंतरिम दर ऐसी ही मान्यता दी जाएगी। तदर्थ दर और अंतिम दर के बीच भिन्नता की स्थिति में रिफंड/वसूली, यदि कोई हो, का कोई प्रश्न नहीं होगा।

6.1. इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि पत्तन के प्रस्ताव में हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) का उपयोग करते हुए शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड और प्रशुल्क शामिल हैं। चेन्नई पत्तन स्टीवडोर एसोसिएशन (सीपीएसए) ने, चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय, अपने पत्र दिनांक 3 जनवरी 2017 द्वारा अनिवार्य घोषित करने के लिए माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में दाखिल अपनी रिट याचिका सं. 2016 का 1501 के बारे में बताया था। एचएमसी का उपयोग निरस्त और गैरकानूनी होगा तथा कि माननीय उच्च न्यायालय ने 3 मार्च 2016 को यथास्थिति बनाए रखने का आदेश दिया है जिसे विस्तारित किया बताया गया है। सीपीएसए की टिप्पणियों की प्रति सीएचपीटी को अग्रप्रेषित की गई है। सीएचपीटी के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है।

6.2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने जून 2016 में महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति जारी की थी। तत्पश्चात्, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अक्टूबर 2016 में एमओएस द्वारा जारी किए गए थे। सीपीएसए द्वारा प्रतिवेदित माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के आदेश की तारीख को देखते हुए, यह देखा गया है कि माननीय उच्च न्यायालय का आदेश स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति और उसपर दिशानिर्देश जारी किए जाने की तारीखों से पहले है। ऐसी स्थिति में, यह दिखाई देता है कि रिट याचिका का विषय मामला एमओएस द्वारा जारी की गई स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति अथवा उसपर दिशानिर्देशों में से किसी से भी संबंधित दिखाई नहीं देता है। किसी भी स्थिति में, इस प्राधिकरण को सीपीएसए अथवा सीएचपीटी से अथवा माननीय उच्च न्यायालय में से किसी से भी रिट याचिका की प्रति प्राप्त नहीं हुई थी। इसके होने के बावजूद, उपर्युक्त स्थिति, सीएचपीटी को स्वतः संतुष्ट करने की सलाह दी जाती है कि इस आदेश का कार्यान्वयन सीपीएसए द्वारा प्रतिवेदित माननीय उच्च न्यायालय के आदेश का उल्लंघन नहीं होगा।

7.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण **अनुबंध** रूप में संलग्न सीएचपीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अप्रकट प्रशुल्क अंतिम दरों के निर्धारण को लंबित रखते हुए पूरी तरह से तदर्थ आधार पर अनुमोदित करता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी।

7.2. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालन की शुरुआत से पहले, परिचालक दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभार एवं कार्यनिष्पादन मानक शामिल होने चाहिए। स्टीवडोरिंग तथा अथवा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, एक बार जब पत्तन के लिए विभिन्न घटकों के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अप्रकट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं, तब यह सम्पूर्ण पत्तन पर एकसमान रूप से लागू होंगी जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा प्रतिष्ठानों द्वारा किए जाते हैं।

7.3. इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों से पहले ही परामर्श कर निर्णय ले चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी किए जाने के समय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त तय करते हुए प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए उसका कार्यान्वयन सुनिश्चित करेगा। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय पत्र सं. टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा सभी महापत्तनों और पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को संप्रेषित किया गया था। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन को सलाह देता है कि लाइसेंस जारी किए जाने के समय इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में बनाते हुए प्राधिकृत अलग-अलग स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर अधिकतम दरें लागू करे।

7.4. पत्तन से अनुरोध है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क लागू करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करे।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[ विज्ञापन III/4/असा./430/16 ]

**अनुबंध**

### चेन्नई पत्तन न्यास स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क

#### (I). परिभाषाएँ:

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). 'स्टीवडोरिंग' में पत्तन में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।

- (iv). 'तट प्रहस्तन' में हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है।
- (v). 'स्टीवडोर' पत्तनों में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगरगाह के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया हो।
- (vi). 'तट प्रहस्तन एजेंट' हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करने और प्राप्त करने, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए एक अधिकृत एजेंट है।
- (II). सामान्य शर्तें:**
- (i). पोत की हैसियत, जैसा सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा इसका प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). **पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
- (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ii). तटीय चालन में \* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- \* केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है।
- (ख). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (v). सभी प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किए जाएंगे।
- (vi). यह प्रशुल्क बीओटी / बीओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए किसी अन्य व्यवस्था हेतु लागू नहीं है जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है।
- (vii). यह प्रशुल्क एकसमान रूप से सम्पूर्ण पत्तन पर लागू होता है जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।
- (viii). (क). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।
- (ख). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी तरह, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
- (ग). प्राधिकृत एजेंट भी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसा युक्तिकरण उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत देता है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (घ). तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में किन्हीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्त निर्धारित की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा। लेबर के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (x). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित नहीं किया गया हो/सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है।
- (xi). जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार टीएएमपी अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता रहेगा।

- (xii). प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परन्तु प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिकतम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (xiii). (क). वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के पैरा 2.10 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगा।
- (ख). तथापि, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुल्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इस दरमान के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।
- (ग). इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्यनिष्पादन मानक के व्योरे के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रूख करेगा।
- (घ). महापत्तन न्यास कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का निर्धारण करेगा जो परिचालक द्वारा परामर्शदाता नियुक्त करते हुए अर्जित किया जाएगा यदि एक माह की अवधि में अपेक्षित हो।
- (ङ). परिचालक महापत्तन न्यास द्वारा परिचालक को इस लिखित पुष्टि पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए हैं।
- (च). यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं, परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- (xiv). सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और टीएएमपी को भेजेंगे। टीएएमपी द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।
- (xv). टीएएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएएमपी प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध-पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव भी बताया जाएगा। इस संबंध में टीएएमपी का निर्णय अंतिम होगा।
- (xvi). विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे।
- (xvii). परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण पत्तन और टीएएमपी दोनों द्वारा त्रैमासिक आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी होने की स्थिति में, पत्तन परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए अनुबंध में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xviii). यदि किसी उपयोक्ता को टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है तो वह टीएएमपी को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन पर जांच करवाई जाएगी और अपने निर्णय संबद्ध महापत्तन न्यास को दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास अनुबंध की करार शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- (xix). किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाण अथवा क्षमता की गणना में, 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (xx). उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xxi). एमओएस द्वारा जारी किए गए और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निदेश के अनुसार –
- (क). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर, के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है, वहां जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।
- (जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)
- (xxii). स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए प्रभारों में पत्तनों में पोतों पर किसी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- (xxiii). तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु प्रभारों में हुक प्वाइंट को/से कार्गो को व्यवस्थित और प्राप्त करना, घाट से स्टेक यार्ड और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन शामिल है और परेपिती के परिसर से पत्तन परिसर अथवा विलोमतः कार्गो प्राप्त करना और डिलीवरी करना शामिल नहीं है। तथापि, अतिरिक्त प्रभार अनुसूची 3.1.3. में यथा निर्धारित शुल्क बल्क कार्गो की वैगन लदाई/उतराई के लिए देय हैं।
- (xxiv). तट प्रहस्तन प्रभारों में रु 4/- प्रति मी.ट. का पीस दर प्रोत्साहन और पत्तन के दरमान के अनुसार पत्तन को देय रु 0 1/- प्रति मी.ट. की विशेष लेवी शामिल है। तथापि, इसमें घाटशुल्क, विलंबशुल्क, भंडारण शुल्क, प्लॉट के लिए लाइसेंस शुल्क और पत्तन को देय अन्य विविध प्रभार शामिल नहीं हैं।
- (xxv). उपर्युक्त प्रभारों में अतिरिक्त उपस्कर/लेबर की तैनाती अथवा पत्तन संबंधित सेवाओं जैसे बैगिंग आदि जो उपयोक्ताओं के अनुरोध पर स्टीवडोरों द्वारा प्रदान की जा सकती हैं, के लिए लागत शामिल नहीं है।

(xxvi). सभी कर और शुल्क, जो भी समय-समय पर लागू हों, सेवाकर/जीएसटी सहित अतिरिक्त भुगतान किए जाएंगे।

(xxvii). यदि परिचालक के दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निर्वर्चन की अपेक्षा वाला कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला टीएमपी को भेजा जाएगा और इस संबंध में टीएमपी का निर्णय परिचालक पर बाध्यकारी होगा।

(xxviii). यदि किसी उपयोक्ता को उपर्युक्त निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों के लाइसेंसशुदा एजेंट द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है तो वह टीएमपी को अभ्यावेदन दे सकता है जिसके तत्पश्चात, अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और पत्तन को निर्णय दिया जाएगा। पत्तन अनुबंध की करार शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

## 2. कार्यनिष्पादन मानक

### 2.1 शुष्क बल्क कार्गो

शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रॉक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

### 2.2 ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	घटक	उत्पादकता प्रति पाली (मी.ट. में)
<b>क</b>	<b>आयात</b>	
1	स्टील बार/ट्यूब/पाइप	850
2	स्टील सीआर कोइल	1700
3	स्टील प्लेट	1400
4	स्टील बिलेट	850
5	एचआर कोइल	2300
6	एक्सकवेटर	450
7	परियोजना कार्गो (मशीनरी सहित)	450
8	लट्टे	700
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>	
9	स्टील बिलेट/बार/ट्यूब/पाइप	1000
10	स्टील सीआर कोइल	1200
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000
12	एचआर कोइल	2300
13	बारटीज - जे. बैग्स	1200
14	परियोजना कार्गो (मशीनरी, विंडमिल और एक्सकवेटर सहित)	250

## 3. प्रशुल्क अनुसूची

### 3.1 शुष्क बल्क कार्गो

#### 3.1.1 जलयान क्रेन उपयोग

(दर प्रति मी.ट. ₹0 में)

क्र. सं.	घटक	स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन		
			कार्यपद्धति 1	कार्यपद्धति 2	कार्यपद्धति 3
<b>क</b>	<b>आयात</b>		स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं के भीतर ट्रकों से उतारा गया और भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो	स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं के भीतर घाट पर उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया तथा भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो	घाट पर उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं से बाहर ले जाया गया कार्गो
1	अमोनियम सल्फेट	107	78	110	34
2	पोटाश का म्यूरिएट	107	78	110	34
3	रॉक फास्फेट	107	78	110	34
4	सल्फर	150	103	142	41
5	यूरिया	114	82	113	32
6	सिलिका रेत	130	152	230	80
7	डोलोमाइट	77	52	82	32
8	चूनापत्थर	83	63	100	38

9	लौह अयस्क गुडिटकाएं	110	82	119	39
10	जिप्सम	88	53	76	25
11	खाद्यान्न	131	111	153	44
12	शरेड किया गया स्क्रेप	199	109	196	89
13	हैवी मेल्टिंग स्क्रेप	285	133	179	47
क	निर्यात		पत्तन सीमाओं के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लादा गया, घाट में ले जाया गया और सीधे ट्रकों से पोत पर लादा गया कार्गो	पत्तन सीमाओं के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लादा गया, घाट में ले जाया गया और पोत पर लादा गया कार्गो	पत्तन के बाहर से सीधे लाया गया, घाट पर उतारा गया और पोत पर लादा गया कार्गो
14	खाद्यान्न (बाजरा, कच्ची चीनी आदि)	212	क्रेन ग्रेब का उपयोग करते हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदाई व्यावहारिक रूप से साध्य नहीं है।	298	80
15	बेरिटीज	94		147	51
16	कोबल स्टीन्स	97		138	50
17	मिल स्केल	92		97	37
18	सीमेंट क्लिंकर	90		92	36
19	फेरो स्लाग	92		97	37

### 3.1.2 हारबर मोबाइल क्रेन उपयोग

(दर प्रति मी.ट. रु० में)

क्र. सं.	घटक	स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन		
			कार्यपद्धति 1	कार्यपद्धति 2	कार्यपद्धति 3
क	आयात		स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं के भीतर ट्रकों से उतारा गया और भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो	स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं के भीतर घाट पर उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया तथा भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो	घाट पर उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं से बाहर ले जाया गया कार्गो
1	अमोनियम सल्फेट	92	ट्रकों पर सीधे उतराई साध्य नहीं है क्योंकि एचएमसी की ग्रेब क्षमता ट्रक क्षमता से अधिक है।	127	20
2	पोटाश का स्यूरिएट	92		127	20
3	रॉक फास्फेट	92		127	20
4	सल्फर	97		130	22
5	यूरिया	90		127	20
6	सिलिका रेत	92		127	20
7	डोलोमाइट	92		127	20
8	चूनापत्थर	92		127	20
9	लौह अयस्क गुडिटकाएं	97		127	20
10	जिप्सम	92		127	20
11	खाद्यान्न	92		127	20
12	शरेड किया गया स्क्रेप	112		139	32
13	हैवी मेल्टिंग स्क्रेप	101		111	13
ख	निर्यात		पत्तन सीमाओं के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लादा गया, घाट में ले जाया गया और सीधे ट्रकों से पोत पर लादा गया कार्गो	पत्तन सीमाओं के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लादा गया, घाट में ले जाया गया और पोत पर लादा गया कार्गो	पत्तन के बाहर से सीधे लाया गया, घाट पर उतारा गया और पोत पर लादा गया कार्गो
14	खाद्यान्न (बाजरा, कच्ची चीनी आदि)	92	एचएमसी ग्रेब का उपयोग करते हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदाई व्यावहारिक रूप से साध्य नहीं है।	116	16

15	बेरिटीज	97		116	16
16	कोबल स्टोन्स	92		116	16
17	मिल स्कूल	97		116	16
18	सीमेंट विलंकर	97		116	16
19	फेरो स्लाग	97		116	16

### 3.1.3. अतिरिक्त प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु० में)
1.	कार्गो की उतराई के लिए होपर का उपयोग	45
2.	रेलवे साइडिंग पर वैगन लदाई	36
3.	रेलवे साइडिंग पर वैगन उतराई	59

### 3.2 ब्रेक बल्क कार्गो

(दर प्रति मी.ट. रु० में)

क्र. सं.	घटक	स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन		
			कार्यपद्धति 1	कार्यपद्धति 2	कार्यपद्धति 3
व	आयात		स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं के भीतर ट्रकों से उतारा गया और भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो	स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं के भीतर घाट पर उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया तथा भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो	घाट पर उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया और डिलीवरी के लिए पत्तन सीमाओं से बाहर ले जाया गया कार्गो
1	स्टील बार/ट्यूब/पाइप	169	155	279	126
2	स्टील सीआर कोइल	139	143	257	116
3	स्टील प्लेट	169	124	202	80
4	स्टील बिलेट	169	155	279	126
5	एचआर कोइल	127	150	210	61
6	एक्सकवेटर	389	96	103	29
7	परियोजना कार्गो (मशीनरी सहित)	427	244	427	185
8	लट्टे	341	एनए	367	212
ख	निर्यात		पत्तन सीमाओं के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लादा गया, घाट में ले जाया गया और सीधे ट्रकों से पोत पर लादा गया कार्गो	पत्तन सीमाओं के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लादा गया, घाट में ले जाया गया और पोत पर लादा गया कार्गो	पत्तन के बाहर से सीधे लाया गया, घाट पर उतारा गया और पोत पर लादा गया कार्गो
9	स्टील बार/ट्यूब/पाइप	178	143	250	108
10	स्टील सीआर कोइल	197	171	279	110
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	175	275	NA	NA
12	एचआर कोइल	127	150	210	61
13	बेरिटीज – जे. बैग्स	255	102	NA	NA
14	परियोजना कार्गो (मशीनरी, पनचक्की और एक्सकवेटर सहित)	768	379	703	326

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 10th February, 2017

**No. TAMP/77/2016-CHPT**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations on an adhoc basis at the Chennai Port Trust, as an interim arrangement, as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/77/2016-CHPT****Chennai Port Trust**

...  
**QUORUM**

**Applicant**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 8<sup>th</sup> day of February, 2017)

This case relates to proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at CHPT.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016. Subsequently, the MOS vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 and 17 October 2016 has, under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Ports under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963. The MOS has issued the guidelines as policy direction to this Authority advising to treat it as most immediate.

2.2. In compliance with the direction issued by the MOS, this Authority has notified the Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations on 15 November 2016 vide Gazette No.407 and intimated to all the Major Port Trusts on 21 November 2016.

3. In this backdrop, the CHPT has vide its letter dated 15 November 2016 filed a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at CHPT. On being pointed out that the proposal of CHPT was not accompanied with Copy of approval of its Board, draft Scale of Rates (SOR) alongwith conditionalities governing the SOR and proposed Performance Standards, the CHPT has vide its letter dated 19 December 2016 furnished the requisite details.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the CHPT proposal dated 15 November 2016 and subsequent letter dated 19 December 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisations including Stevedores Associations vide our letter dated 22 December 2016 seeking their comments by 4 January 2017. The comments received from them have been forwarded to CHPT as feedback information. A joint hearing on the case in reference is yet to be set up. There may be some points of action from the side of the port arising out of the joint hearing proceedings. That being so, it will take some more time for this case to mature for final consideration of this Authority.

5. Therefore, and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority decides to approve upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as interim rate on an ad hoc basis pending final rates to be approved by this Authority after completion of the consultation process. The final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. The interim rate adopted in an ad hoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, incase of variation between the adhoc rates and final rates.

6.1. In this connection, it is noted that the proposal of the port includes, *inter alia*, the performance norms and tariff for handling of dry bulk cargo using Harbour Mobile Cranes (HMC). The Chennai Port Stevedores Association (CPSA) vide its letter dated 3 January 2017 has made a mention, while furnishing its comments on the Chennai Port Trust (CHPT) proposal, about its Writ Petition No. 1501 of 2016 filed in the Hon'ble High



Court of Madras to declare the mandatory. Use of HMC's to be void and illegal and that the Hon'ble High Court has ordered Status Quo on 3 March 2016 which is reported to have been extended. A copy of the comments of CPSA has been forwarded to the CHPT. The response of the CHPT is awaited.

6.2. The Ministry of Shipping (MOS) issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports in June 2016. Subsequently, the Guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations were issued by MOS in October 2016. Looking to the date of Order of Hon'ble High Court of Madras reported by CPSA, it is seen that the Order of the Hon'ble High Court is prior to the dates of issue of Stevedoring and Shore Handling Policy and guidelines thereon. That being so, it appears that the subject matter of Writ Petition does not appear to be related to either the Stevedoring and Shore Handling Policy or guidelines thereon issued by the MOS. In any case, this Authority has not received a copy of the Writ Petition either from the CPSA or from the CHPT or from the Hon'ble High Court. Notwithstanding, the above position, the CHPT is advised to satisfy itself that the implementation of this Order would not amount to violation of the Order of Hon'ble High Court reported by CPSA.

7.1. In the result, and for the reasons explained above, and based on collective application of the mind, this Authority approves upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations alongwith the Performance Standards for the CHPT attached as **Annex**, purely on ad hoc basis pending fixation of final rates. The final rates to be approved by this Authority will have prospective effect.

7.2. Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.

7.3. In this regard, it is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002. In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority advises the port to apply the ceiling rates to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses.

7.4. The port is requested to take necessary action for implementation of the adhoc upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ ADVT-III/4/Exty./430/16 ]

**Annex**

**CHENNAI PORT TRUST**  
**AD HOC UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES**  
**Part I - Definitions and General conditions**

**(I). Definitions:**

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). 'Stevedoring' includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.

- (iv). 'Shore handling' includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). 'Stevedore' is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
- (vi). 'Shore handling agent' is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.

**(II). General conditions:**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
  - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
  - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
    - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
    - (ii). Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

*\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.*
  - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). All the charges shall be denominated in Indian Rupees.
- (vi). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vii). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (viii). (a). The tariff notified is ceiling level.

- (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (c). The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (x). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (xi). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xii). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January and 31<sup>st</sup> December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1<sup>st</sup> April of the relevant year till 31<sup>st</sup> March of the following year.
- (xiii).
  - (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
  - (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with this Scale of Rates will be applicable.
  - (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
  - (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
  - (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
  - (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xiv). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (xv). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

- (xvi). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.
- (xvii). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xviii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.
- (xix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xx). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xxi). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005 -
  - (a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
  - (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

*(As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)*
- (xxii). The charges for stevedoring operations include loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Ports.
- (xxiii). The charges for shore handling operations include arranging and receiving the cargo to / from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and does not include receiving and delivering of cargo from consignee's premises to port premises or vice versa. However, additional charges are payable for wagon loading / unloading of dry bulk cargo as prescribed in Schedule 3.1.3.
- (xxiv). The shore handling charges include Piece Rate Incentive of Rs.4/- per M.T. and Special Levy of Re.1/- per M.T. payable to the Port as per the SoR of the Port. However, it does not include wharfage, demurrage, storage charges, license fee for plot and other miscellaneous charges payable to the Port.
- (xxv). The above charges do not include the cost for deployment of additional equipment / labour or port related services like bagging, etc. which the stevedores may render at the request of the users.
- (xxvi). All taxes and duties, as may be applicable from time to time, including Service Tax / GST shall be paid extra.
- (xxvii). If any question arises requiring clarification or interpretation of the Scale of Rates and Statement of conditions of the operator, the matter shall be referred to TAMP and decision of TAMP in this regard will be binding on the operator.
- (xxviii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensed Agent of the Performance Standards prescribed above, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the Port. The Port will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

**2. Performance Standards****2.1 Dry Bulk Cargo**

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

**2.2 Break Bulk Cargo**

Sl. No.	Commodity	Productivity per shift (in M.T.)
<b>A</b>	<b>Import</b>	
1	Steel bar/tubes/ pipes	850
2	Steel CR Coil	1700
3	Steel Plate	1400
4	Steel Billet	850
5	HR Coil	2300
6	Excavator	450
7	Project cargo (including Machinery)	450
8	Logs	700
<b>B</b>	<b>Export</b>	
9	Steel Billet/bar/ tubes/ pipes	1000
10	Steel CR Coil	1200
11	Granite Block	1000
12	HR Coil	2300
13	Barytes - J. Bags	1200
14	Project cargo (including Machinery, Windmill & Excavator)	250

**3. Tariff Schedule****3.1 Dry Bulk Cargo****3.1.1 Using Ship Crane**

(Rate per M.T. in ₹)

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations	Shore handling operations		
			Method 1	Method 2	Method 3
<b>A</b>	<b>Import</b>		Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery
1	Ammonium Sulphate	107	78	110	34
2	Muriate of Potash	107	78	110	34
3	Rock Phosphate	107	78	110	34
4	Sulphur	150	103	142	41
5	Urea	114	82	113	32
6	Silica sand	130	152	230	80
7	Dolomite	77	52	82	32
8	Limestone	83	63	100	38
9	Iron Ore Pellet	110	82	119	39
10	Gypsum	88	53	76	25
11	Food grains	131	111	153	44
12	Shredded Scrap	199	109	196	89
13	Heavy Melting Scrap	285	133	179	47

B	Export		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks	Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel	Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	212	Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible.	298	80
15	Barytes	94		147	51
16	Cobble Stones	97		138	50
17	Mil Scale	92		97	37
18	Cement clinkers	90		92	36
19	Ferro slag	92		97	37

### 3.1.2 Using Harbour Mobile Crane

(Rate per M.T. in ₹)

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations	Shore handling operations		
			Method 1	Method 2	Method 3
A	Import		Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery
1	Ammonium Sulphate	92	Direct unloading on to Trucks is not feasible since Grab capacity of HMC is more than Truck capacity.	127	20
2	Muriate of Potash	92		127	20
3	Rock Phosphate	92		127	20
4	Sulphur	97		130	22
5	Urea	90		127	20
6	Silica sand	92		127	20
7	Dolomite	92		127	20
8	Limestone	92		127	20
9	Iron Ore Pellet	97		127	20
10	Gypsum	92		127	20
11	Food grains	92		127	20
12	Shredded Scrap	112		139	32
13	Heavy Melting Scrap	101		111	13
B	Export		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks	Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel	Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	92	Direct loading from Trucks to the vessels using HMC grab is not practically feasible.	116	16
15	Barytes	97		116	16
16	Cobble Stones	92		116	16
17	Mil Scale	97		116	16
18	Cement clinkers	97		116	16
19	Ferro slag	97		116	16

**3.1.3. Additional charges**

Sl. No.	Particulars	Rate per M.T. (in ₹)
1.	Use of Hopper for unloading of cargo	45
2.	Wagon Loading at Railway siding	36
3.	Wagon Unloading at Railway siding	59

**3.2 Break Bulk Cargo**

(Rate per M.T. in ₹)

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations	Shore handling operations		
			Method 1	Method 2	Method 3
<b>A</b>	<b>Import</b>		Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery
1	Steel bar/tubes/ pipes	169	155	279	126
2	Steel CR Coil	139	143	257	116
3	Steel Plate	169	124	202	80
4	Steel Billet	169	155	279	126
5	HR Coil	127	150	210	61
6	Excavator	389	96	103	29
7	Project cargo (including Machinery)	427	244	427	185
8	Logs	341	NA	367	212
<b>B</b>	<b>Export</b>		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks	Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel	Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel
9	Steel Billet/bar/ tubes/ pipes	178	143	250	108
10	Steel CR Coil	197	171	279	110
11	Granite Block	175	275	NA	NA
12	HR Coil	127	150	210	61
13	Barytes - J. Bags	255	102	NA	NA
14	Project cargo (including Machinery, Windmill & Excavator)	768	379	703	326